

Ferrocarriles secundarios en Extremadura

MARUJA ANTÚNEZ TRIGO

RESUMEN

Extremadura ha sido una región olvidada, abandonada durante mucho tiempo, un lugar virgen, dotada de una belleza natural y hasta salvaje en su paisaje rústico que ha sufrido la carencia de todo lo que haya significado progreso. En el siglo XX, empieza a despertar el sentir de los extremeños, expresando el deseo de cambio de muchas realidades perentorias.

En el presente estudio, recopilo un antiguo proyecto (1904), sobre los ferrocarriles secundarios en Extremadura, proyecto que fomentaría el desarrollo de la gran riqueza agrícola, ganadera y minera de la región, así como el acercamiento de importantes pueblos incomunicados, a la red general de ferrocarriles, y el de sus productos a los puertos de Lisboa y Sevilla

Abstract:

Extremadura has been a forgotten region, abandoned for a long time, endowed with a natural and even wild beauty all over its countryside but it has suffered the lack ness of everything meaning progress. In the XX the century, the awareness of the people from this region begins to wake up, expressing the longing for a change in many long lasting realities.

On this present research, I'm collecting an old project of 1904 about the secondary railways in Extremadura; this project ward chartreuse to the development of the agriculture, the livestock farming and also the mining companies in the region, as well as to bring important but poorly communicated villages and their products closer to the general government railways and connect them with the ports in Lisboa end Sevilla.

Extremadura ha sido una región olvidada, abandonada durante mucho tiempo, lugar virgen, dotada de una belleza natural y hasta salvaje en su paisaje rústico, que ha sufrido la carencia de todo la que haya significado progreso. En el siglo XX empieza a despertar el sentir de los extremeños, expresando el deseo de cambio de muchas realidades perentorias.

En el presente estudio, recopiló un antiguo proyecto (1904), sobre los ferrocarriles secundarios en Extremadura; proyecto que fomentaría el desarrollo de la gran riqueza agrícola, ganadera y minera de la REGIÓN, así como el acercamiento de importantes pueblos incomunicados a la red general de ferrocarriles, y el de sus productos a los puertos de Lisboa y Sevilla.

En 1904 se celebró en Badajoz, convocada por el gobernador civil, una asamblea de alcaldes de la provincia que tuvo como principal objetivo, tratar del beneficioso proyecto de ferrocarriles secundarios.

La idea fue acogida con verdadero entusiasmo unánimemente por todos los pueblos de la provincia, ávido de medios de engrandecimiento.

Existía el temor de que hubieran distintas tendencias en lo referente a cuales habían de ser los pueblos por los que había de pasar la línea y cuál la dirección que habrían de seguir.

No obstante se esperaba de la sensatez y alteza de miras de los asambleístas, que se inspirasen en el beneficio estricto de la provincia, despojándose de toda mira particular, muy legítima quizás, pero que en aquel caso no debiera existir atendiendo al bien general de la provincia, cuyos supremos intereses había que servir.

Contra el plan del ingeniero jefe de Obras Públicas, la opinión general en esta capital y de la mayor parte de las personas imparciales, estimaban como más beneficioso, por los pueblos más importantes que había de comprender, una línea que partiendo de Fregenal de la Sierra y pasando por ésta capital, terminara en una de las estaciones de la línea del Tajo, que bien podía ser Herreruela o Aliseda, ya que San Vicente está muy separado de la recta que había de seguirse al trazar la línea desde Badajoz a la citada vía del Tajo. Fundaban esta opinión los que la sostenían en que otros muchos pueblos de importancia por que había de pasar, se encuentran los que como Fregenal, Jerez de los Caballeros, Olivenza y Alburquerque, que son por su riqueza, extensión de producciones y población, una base innegable de que la vía férrea en proyecto, había de tener verdadera importancia no solo para esta capital, sino que también para la provincia en general.

Había que responder con bríos al llamamiento del gobierno y demostrar así que la provincia de Badajoz se preocupaba de su bienestar, abandonando la inercia que la consumía y aniquilaba, pues no de otro modo, no podría llegar a ocupar el puesto que le correspondía en el mundo civilizado.

La Ley de Ferrocarriles en su artículo 21, preceptuaba que se nombrara una comisión a tal efecto que dirigiéndose a las Diputaciones Provinciales, en

término de dos meses, les informasen sobre sus intereses y aspiraciones con relación al grupo o grupos de los mencionados ferrocarriles que afecten a las respectivas provincias.

Una vez cumplido el precepto legal citado, y con objeto de que las propuestas o planes parciales redactados y remitidos por las Diputaciones, revisieran cierta uniformidad y reunieran determinadas condiciones que facilitaran su examen y estudio, se adicionarán las siguientes **reglas**:

Primera.-No se incluirán en dichas propuestas, conforme al texto del artículo 1º de la Ley de Ferrocarriles Secundarios, ninguna línea que, aunque no construida, figura ya en la red o plan de las de servicio general.

Segunda.-Tampoco se incluirán, por prohibirlo el artículo 31 de la misma ley citada, los ferrocarriles económicos o de vía estrecha ya construidos o adjudicados.

Tercera.-En general, se huirá de proponer líneas paralelas y situadas a corta distancia de las ya existentes.

Cuarta.-Se indicará en la propuesta:

- a) *La longitud aproximada de cada línea.*
- b) *Si para su establecimiento puede aprovecharse alguna carretera construida, o si el ferrocarril que se propone puede sustituir con ventaja alguna carretera no construida, pero si incluida en el plan de las del Estado.*
- c) *La densidad de población y de la riqueza de todas las clases existentes en la zona que el ferrocarril ha de recorrer, acompañando cuantas noticias y datos puedan contribuir a dar ideas de la importancia y utilidad de la línea, así como de su coste y tráfico kilométrico probable.*
- d) *La subvención, en su caso, que la diputación se halle a otorgar para auxiliar la construcción del ferrocarril, especificando con claridad el concepto y la entidad del auxilio. Así se tratará de una subvención directa o de capital, se fijará la cantidad por kilómetro, o bien el tanto por ciento del importe del presupuesto que ha de constituir aquella; y si se prefiriese la forma de garantía de interés, se señalarán el tipo de este y el capital garantizado. Se expresará*

también si la subvención se otorga incondicionalmente o solo para el caso en que se disminuya la extensión del grupo a que la línea en cuestión pertenezca.

Quinta.- Si las líneas incluidas en la propuesta no tuviesen su término natural dentro de la provincia, y debieren extenderse por las limítrofes, se pondrán de acuerdo las Diputaciones Provinciales respectivas para señalar el punto probable de paso de una a otra provincia.

Sexta.- Se limitará la propuesta a los ferrocarriles de verdadera importancia e interés, no olvidando que el plan general comprensivo de todos los que ha de servir las 49 provincias de la Nación no debe exceder de 5.000 kilómetros; y afin de que puedan ser atendidas, en primer término, las necesidades más perentorias, caso de incluirse más de una línea en la propuesta se ordenará ésta, dando preferencia a los ferrocarriles cuya construcción prevea mayor urgencia, a juicio de los informantes.

Séptima.- Todas las líneas que se propongan se dibujarán sobre un croquis de la provincia, en escala de 1:500.000, en que figuren las poblaciones más importantes y las vías de comunicación existentes. Todo lo cuál tengo la honra de manifestar a V... para su conocimiento y demás efectos procedentes.

Madrid, 6 de agosto de 1904.- El Presidente, Manuel Allende Salazar

El Ingeniero Jefe de Obras Públicas de ésta provincia remitió al Gobierno la siguiente propuesta o informe oficial de los ferrocarriles secundarios que a su juicio debían construirse en el territorio de su jurisdicción con garantía de interés por el Estado y formar, por tanto, parte del plan general de dichas vías:

“Por Real orden circular inserta en la “Gaceta” del 9 de agosto último (1904) se dispone que los ingenieros jefes de Obras Públicas de las provincias formen en el término de 30 días a contar desde la citada fecha, **el plan de los ferro-carriles secundarios** que hayan de ser subvencionados con garantía de interés por el Estado, y que a su juicio deben construirse en el territorio de la provincia donde sirven, dentro de las prescripciones y limitaciones que en la Circular se consignan. Con arreglo a estas 3 prescripciones no puede figurar en la propuesta ninguna línea, aunque no construida y concedida, que ya figure en la red o plan de las de servicio general ni tampoco los Ferrocarriles de la vía estrecha o económicos ya construido o adjudicados, deben limitarse a la propuesta a los ferrocarriles de verdadera importancia e interés, cuya

longitud total para todas las 49 provincias de la Nación no ha de exceder de 5.000 kilómetros, y a fin de que puedan ser atendidas en primer término las necesidades más perentorias caso de incluirse más de una línea en la propuesta, se debe ordenar esta, dando preferencia a los ferrocarriles cuya construcción revista más urgencia a juicio de los informantes.

Estas limitaciones a que debe sujetarse la propuesta, desde luego, hace comprender si se tiene en cuenta, las extensas zonas que abarca la provincia hoy huérfana de toda clase de vía férrea, que la propuesta que tengo ahora que formular, habrá de limitarse a una sola línea, y todo lo más a las dos líneas que más necesaria sea su construcción. Para elegir estas y fijar su dirección y traza más conveniente ha de tomarse como base el conjunto de los ferrocarriles que hoy se explotan dentro de la provincia y de los que forzosamente han de ser tributarios los de ésta propuesta. Los ferrocarriles de la red general que cruzan esta provincia, pueden considerarse, constituyendo dos líneas principales que dividen la provincia en cuatro zonas o regiones. La primera de éstas líneas es la que recorre la provincia de Este a Oeste, es el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz; y la segunda, cuya dirección general es de Norte a Sur, está formada por las líneas de Aljucén a Cáceres y Mérida a Sevilla, con una bifurcación esa de Zafra a Huelva. De las cuatro zonas limitadas estas líneas septentrionales que comprenden los partidos de Alburquerque, Herrera del Duque y Puebla de Alcocer, en extensión superficial, en riquezas de todas clases y en población, son muy inferiores a las de otras zonas que llamaré de la Serena, o sea la de los partidos de Puebla y Herrera, figura la línea de Almorchón a Talavera de la Reina, entre las del plan de servicio general cuya traza habrá de seguir el ferrocarril secundario que serviría esta región, no cabe incluir éste en la propuesta actual, y ningún otro de estas dos zonas de relativa inferioridad a las otras quedan, pues, por considerar las otras dos zonas meridionales de las cuales la una orienta, o sea la que confina con las provincias de Ciudad Real y Córdoba ya está servida en la región más poblada y rica por el ferrocarril de vía estrecha de Fuente del Arco a Peñarroya, de suerte que solo la región montuosa y relativamente despoblada de ésta zona comprendida en los valles altos de Matachél y Guadamez, es la que queda lejos de la vía férrea; pero que no puede tenerse en cuenta ni esta propuesta ni alguna otra línea que tendría más importancia como la de Villafranca a Hornachos por las limitaciones impuestas en la Circular citada. Resulta pues que tenemos que limitar la propuesta a los ferrocarriles secundarios que sirven la zona meridional limitada por la línea de Mérida a Badajoz y de Mérida a Zafra y Fregenal y confina con Portugal y la provincia de Huelva. Esta zona

tiene aproximadamente 80 kilómetros de Norte a Sur y otros tantos de Este a Oeste y en ella hay pueblos tan importantes como Jerez de los Caballeros, Oliva de Jerez, Villanueva del Fresno, Burguillos, Barcarrota, Oliva, Almendral, Santa Marta y otros de menor importancia que distan más de diez kilómetros de los ferro-carriles actuales. Es la zona más productora de corcho y ganado vacuno y de cerda de la provincia; en cereales también alcanza gran producción y se inicia en algunos puntos como en Santa Marta, la explotación de minas que seguramente tomarían gran impulso con la construcción de estos ferro-carriles secundarios. Toda esta producción exporta fuera de la provincia casi en su totalidad.

Los corchos se dirigen a los puestos o fábricas de Sevilla o Huelva, las carnes a los mercados de Madrid y de Levante y los cereales y demás semillas a las provincias andaluzas. Este sentido de la marcha de la explotación señala desde luego, la dirección más conveniente que deben tomar los ferro-carriles secundarios que la sirvan.

Ha de hacerse observar que separando el río Guadiana, a esta Zona de las estaciones del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, no hay que pensar en hacer concurrir estos ferro-carriles secundarios ni a la capital de la provincia ni a ninguna estación de aquella línea entre Mérida y Badajoz, teniendo para ello que levantar sobre el Guadiana un puente de 600 a 700 metros de longitud. Deben, pues, estas líneas ser afluentes de la de Mérida a Sevilla, normales a su dirección normal general y próximamente paralelas entre sí y con el ferro-carril de Badajoz a Mérida, pues de esta suerte sin ningún retroceso en su marcha han de exportarse los productos de la región por las estaciones de Mérida a Sevilla, lo mismo que se dirijan a Madrid y provincias de Levante que las que vayan a las provincias andaluzas.

Dos líneas de primordial importancia pues deben trazarse en esta región cumpliendo con las condiciones señaladas y que ponen en comunicación férrea los principales pueblos y de mayor producción de la misma. Una que partiendo de la estación de Zafra se dirija a la Halconera, Burguillos, Jerez de los Caballeros, Oliva de Jerez y Villanueva del Fresno; y otra que partiendo de la estación de Almendralejo, toque en Aceuchal, Villalba, Santa Marta, Nogales, Torre de Miguel Sesmero, Almendral, Valverde de Leganés y Olivenza. Las dos líneas son de reconocida importancia y de urgente construcción, pero considero preferente la primera, o sea la de Zafra a Villanueva

del Fresno por ser de mayor riqueza y producción los pueblos que han de servir esta línea.

El trazado de la misma no ha de ofrecer dificultades de consideración, porque aunque todo el terreno que ha recorrer es bastante movido, sin embargo las laderas son suaves y las altitudes que hay que salvar de poca monta, a partir de Zafra, el trazado debe acceder a la división de aguas del Guadalajara y del Ardila, cruzándola por el Puerto de Santo Domingo y tocando antes en el pueblo de la Halconera, en cuyas inmediaciones hay renombradas canteras de piedra caliza que ya se han empleado para la sillería empleada en el Banco de España. Desde el puerto comienza la bajada al Ardila, cruzándose, algunos valles secundarios del mismo hasta Burguillos que es población importante de 6.000 almas, y su término mantiene gran cantidad de ganado de vacuno y de cerda, produce también corcho y cereales, y hay alguna industria en particular de alfarería fabricándose grandes tinajas para el envase de caldos que se exportan hasta los pueblos de las provincias de Sevilla y Huelva; de Burguillos a Jerez de los Caballeros, el trazado continúa en las mismas condiciones atravesando el valle de Brovales y acercándose a la vega del Ardila por un terreno algo más despejado, debiendo quedar la población de Jerez a unos dos o tres kilómetros de distancia por no tener que subir a ella. Jerez es la población más importante de toda esta región de la provincia, tiene unos doce mil habitantes aunque el censo solo le da diez mil, y en su término se explotan grandes propiedades corcheras; prodúcense cereales que se exportan a Huelva principalmente, y un número considerable de ganado vacuno y de cerda que se dirige a Madrid, Barcelona, Sevilla y principales capitales de la Nación, la industria corcho-taponera tiene también relativa importancia que no cabe duda, aumentaría en gran manera con las facilidades que ha de proporcionarle la vía férrea propuesta. De Jerez a la Oliva el terreno es algo más abierto y solo se cruzan corrientes de escasa importancia cerca de su unión con el Ardila. Oliva es población de unos 15.000 habitantes, y los productos de su suelo son los mismos que los de Jerez. Desde Oliva se dirige el trazado a Villanueva del Fresno, separándose del Ardila y cruzando los valles del Zaos, Godolid y Alcarrache, que son afluentes del Guadiana, aunque de reducida cuenca, el más importante de ellos es el Alcarrache, en el cuál habrá de establecerse el puente de más desagüe de la vía que quizás necesite tres o cuatro tramos de 20 metros de luz, pero con fundaciones someras sobre las rocas. Villanueva es población de 5.000 habitantes, y en su término se obtienen los mismos productos que en Jerez y Oliva.

La longitud total de esta vía se puede estimar en unos 85 kilómetros y a ella habrá de afluir la producción de una Zona que no bajará de 1.700 a 2.000 kilómetros cuadrados toda ella explotada, como se ha dicho antes, de suerte que la casi totalidad de esta producción habrá de exportarse por la línea para dirigirse los ganados a los mercados de Madrid o Levante, los cereales y corcho, a los puertos de Huelva y Sevilla con algún tráfico de carbón vegetal, alfarería y otros varios para los pueblos que comprende la Tierra de Barros. No he podido reunir datos concretos y comprobados respecto a la riqueza y cuantía de la producción de esta zona en todas sus clases y tengo que limitarme para consignar estos datos por la apreciación personal, que de ellos haga, que quizás sea errónea, pero que podría rectificarse en la información posterior a que ha de someterse esta propuesta.

Con estas salvedades estimo que la exportación de ganado por la línea habrá de llegar a 10 ó 12.000 reses vacunas, 50 ó 60.000 cerdos y además 4 ó 5.000 toneladas de corcho, otro tanto de diferentes productos de cereales, aceites, etc., en total más de 20.000 toneladas y unos 3.000 viajeros anuales. El producto bruto de la línea con este tráfico lo estimo en P.P. 4.000 por kilómetro y en cincuenta por ciento los gastos de explotación.

El coste de ejecución de la línea sin tener en cuenta el material móvil puede apreciarse en la siguiente forma por kilómetro de vías:

Obras de tierra:

Doce mil metros a 1,20.....	14,00
Obras de fábrica	
Mampostería 150 metros a 90.....	13.500
Metálica 5 toneladas a 500.....	2.500

Vía

Carriles y accesorios 45 toneladas a 520.....	14.400
Traviesas 1.300 a 3.....	3.900
Balastos 1.200 metros a 2.....	2.400
Obra de mano y distribución.....	500

Estaciones.....	1.500
Gastos generales e imprevisto.....	500
Pesetas.....	53.600

El **coste total** de esta línea será, pues, de pesetas **4.556.000 pesetas**

La segunda línea que comprende la propuesta arranca de la estación de Almendralejo en el ferro-carril de Mérida a Sevilla, y se dirige por Aceuchal y Villalba, pueblos situados en el Guadajira, el primero que tiene unos 5.000 habitantes y 3.000 el segundo, cruzándose en este último el Guadajira; próximo a donde lo cruza la carretera por un 'puente de cinco arcos de diez metros de luz y cuya obra ha de ser la más importante del trazado. Desde este punto asciende el trazado salvando pequeñas divisorias que constituyen los valles superiores de los arroyos Entrines hasta llegar a Santa Marta, población de importancia de 6.000 habitantes que aumenta rápidamente debido a la feracidad de su suelo que se explota con intensidad creciente, y a la industria minera que ha empezado a laborearse en estos terrenos. Pasa el trazado desde Santa Marta por terreno algo más movido a Nogales y Torre de Miguel Sesmero, cruzando cerca del primero el río Albufera en una obra que será inferior a la del Guadajira y otras corrientes secundarias de la Albuera hasta llegar al pueblo de Almendral. Estos pueblos tienen, respectivamente, 2.000, 3.000 y 4.000 habitantes, y sus términos son feraces produciendo principalmente cereales, aceites y ganados de todas clases.

De Almendral y por terrenos más despojados, se dirige el trazado por Valverde de Leganés a Olivenza, donde termina y que es población grande de cerca de 10.000 habitantes y suelo muy productivo en cereales, aceites, frutas y ganados de todas clases que le hacen ser uno de los más importantes de la provincia. Esta línea tendrá una longitud aproximadamente de 75 kilómetros y como el terreno es menos accidentado que el de la anterior y con corriente de menos importancia puede estimarse su coste algo menos que el de la primera, y así lo fijo en pesetas 45.000 por kilómetro, o gasto en total de pesetas 3.375.000 pesetas

El tráfico probable de la línea en sus primeros años de explotación comprenderá un movimiento de 15.000 toneladas de mercancía en uno y otro sentido y 25.000 viajeros anuales que han de dar un producto bruto kilométrico aproximadamente de pesetas 3.500 y como gasto de explotación el 50 por 100 de esta cifra.

La premura con que hoy se presenta esta propuesta, unida a la total carencia de datos en esta Jefatura que pudieran servir para determinar con relativa exactitud la importancia del tráfico y el costo de la ejecución de la vía, han sido causa que sobre estos elementos de información no haya podido extenderme en lo que hubiese deseado y fuera conveniente para la exacta apreciación de las obras propuestas”.

Badajoz, 5 de septiembre de 1904.- Antonio de la Cámara

En la reunión previa celebrada, concurrieron muchos Alcaldes y representantes de los pueblos que estaban citados y presidió el acto el Alcalde de la Capital, señor Merino. Empezó por agradecer a todos la deferencia que le habían dispensado respondiendo a su invitación y explicó el objeto de esta Asamblea preparatoria, que no era otro que ponerse de acuerdo los Alcaldes a quienes interesa la construcción de un ferrocarril secundario de Badajoz a Fregenal y de Badajoz a San Vicente de Alcántara.

Hicieron uso de la palabra varios Alcaldes entre lo que se manifestaron dos tendencias: una favorable a la construcción del ferrocarril de Olivenza a Almendralejo, que defendió con gran ardor el Alcalde de Almendralejo, y otra a favor de la línea de Badajoz a San Vicente de Alcántara, que patrocinaron los Alcaldes de Fregenal, Olivenza, Salvatierra y Jerez de los Caballeros, si bien este último estimaba preferente la línea de Villanueva del Fresno a Zafra.

La discusión fue amplia, exponiéndose por los defensores de uno y otro proyecto razones muy atendibles. El señor Mira, representante de Olivenza fue quien sostuvo con mayor entusiasmo y con mayor suma de datos la construcción del ferrocarril de Fregenal a San Vicente por Badajoz; y sobre este proyecto versó últimamente la discusión, ofreciendo su adhesión y concurso los representantes de Villanueva del Fresno, Zahinos, Oliva de Jerez, Alconchel, Almendral, Cheles, Higuera de Vargas, San Vicente, Fregenal, Salvaleón, Salvatierra, Barcarrota, Villar del Rey, Bodonal, Alburquerque, Valverde de Leganés, La Roca, Segura de León, Fuentes de León, Nogales, Albuera, Badajoz, Valle de Matamoros y Jerez de los Caballeros.

Después se nombró una comisión encargada de proponer la forma en que los Ayuntamientos citados, ofrecerían sus concursos al Gobierno para la construcción del citado ferrocarril.

A la reunión asistieron los Diputados a Corte, señores Albarrán y González Chacón y el Senador señor Peche.

El día 16 de septiembre, a las nueve y media en punto se presenta en el salón de sesiones del Ateneo, el Gobernador Civil, señor Cadarso, acompañado de los Diputados a Corte, señores Fernández Blanco, Thovar, Barrio, Pacheco, Albarrán, González Chacón y el Senador, señor Marqués de Rianzuela. Asistieron también los Diputados Provinciales, señores Pacheco (don Alfonso), García Romero, Navarro, Guisado, Ambrona, Muriel, Pizarro, Mendoza, Presidente de la Diputación, señor Bravo, Mira, Real y Zapata.

El salón estuvo lleno completamente de Alcaldes de la provincia.

Presidió el Gobernador, quién después de declarar abierta la sesión, saludó a los Alcaldes reunidos por la atención que revelaba su asistencia. Explicó el objeto de la reunión, que no era otro que el de oír las aspiraciones de los pueblos y aconseja se prescinda de intereses particulares. Cree que entre todas las proposiciones de ferro-carriles que se hagan, debe de escogerse una en que se proponga la construcción de uno, que partiendo de una línea general sea mas conveniente para abreviar o aminorar la distancia que nos separa de Madrid y centros de consumo; siempre deben ser atendidos con preferencia los intereses generales de la Región.

Invitó a hablar a Diputados, Senadores y Alcaldes presentes y propone se designen un Diputado Provincial y un Alcalde, ambos los más jóvenes, para que actúen como secretarios de la Asamblea.

A continuación se designaron al señor Mendoza, Diputado Provincial por Mérida-Alburquerque y al señor Alcalde de Cheles.

Por el señor Mendoza se da la lectura a las adhesiones al acto recibidas que son el Alcalde de Guareña, del señor Conde de la Torre del Fresno, excusándose de asistir por reciente desgracia de familia, del señor Marqués de Jerez, del Diputado por Fregenal, don Eugenio Silvela, de don Victoriano Fernández Molina, Alcalde de Malpartida de la Serena, del Ayuntamiento de Helechosa, del de Castilblanco y Alange.

Acto seguido pide la palabra el Alcalde de Badajoz, señor Merino. El señor Merino, con fácil palabra, dirige un cariñoso saludo a sus compañeros presentes y felicita a la Diputación por la convocatoria.

Se honra en hacer una propuesta de ferro-carril secundario en nombre de veintiséis señores Alcaldes, que consiste en una línea que partiendo de San Vicente de Alcántara, en la línea del Tajo, termine en Fregenal de la Sierra, en la de Zafra-Huelva, pasando por esta capital. Calcula el número de toneladas de productos que de estos pueblos podían exportarse en ciento ochenta o

doscientas mil. Entre otras ventajas que este ferro-carril produciría se encuentra la de disminuir la distancia de ésta capital a Madrid cien kilómetros; pondría en comunicación a pueblos sumamente importantes con la capital y solicita de la Diputación, proponga este plan al Gobierno, asegurando que todos los pueblos que atraviesa esta línea se comprometen a abonar el dos por ciento, o sea la mitad de lo que el Estado garantiza. Entrega los documentos en que funda su solicitud a la Presidencia. El señor Merino, es muy felicitado y escucha al terminar una ruidosa salva de aplausos.

Acto seguido pide la palabra **el señor Alcalde de Almendralejo.**

Este señor pide un ferro-carril de Almendralejo a Olivenza y aporta datos en que dice funda su pretensión asegurando ser mucha la importancia de esta línea, entre otras cosas por ciertas minas de vanadio que no pueden explotarse por falta de vías férreas. Asegura que el trayecto no excedería de 75 kilómetros. Se apoya en el informe oficial del señor Ingeniero de Obras Públicas. Este señor habla con bastante elocuencia pero con mucha pasión y vehemencia.

Se levanta **el representante de Quintana de la Serena.**

Propone la construcción de una línea de segunda categoría que parta de Campanario, se dirija a Llerena y vaya a enlazar con Fregenal; apoya su pretensión en la importancia de los pueblos que hubiera de recorrer, sobre todo en Quintana donde existe la importante industria de curtidos de pieles que monopoliza el negocio en cuatro provincias.

Habla de Llerena, Monesterio, Fuentes, Calera y Segura de León, haciendo notar su importancia.

Llama la atención de la Asamblea respecto de la necesidad de no proponer líneas que no exijan 200 kilómetros de recorrido; de no hacer proposiciones de pueblos que tengan ya alguna línea construida o concedida, y dice que no deben tenerse en cuenta los ofrecimientos de concesiones o subvenciones que sean preferidas (*ííí*), porque esto equivaldría a preferir a los ricos sobre los pobres y él entiende que hartos de compensados están los ricos con los dones de que les ha dotado la Naturaleza. (Esta tesis causa extrañeza). No puede aportar datos por falta de tiempo y de preparación para hacer un discurso para aportarlos en breve.

Habla el Alcalde de Burguillos. Este señor aboga por una línea de Zafra por Burguillos a Villanueva del Fresno, apoyándose en el informe del señor Ingeniero jefe de la provincia, y ofrece 10.000 pesetas por cada kilómetro de línea que atravesase su término municipal.

Se concede la palabra al señor Barreiro, Diputado a Cortes por Villanueva de la Serena.

Hace notar que su distrito no ha enviado representante alguno a esta Asamblea porque cree que los intereses de la Provincia son o deben ser comunes. Opta por una línea en la Región de la Serena que está abandonada, siendo muy importante en ganadería.

Pide una línea que nos acerque a las provincias limítrofes que bien podía ser un ferro-carril de la línea del Sur a Plasencia, y de este modo se servirán los intereses generales de la provincia con los particulares de la Región de la Serena. Dice que los representantes en Cortes están conformes en gestionar lo que crean más conveniente previo examen que hará la Diputación provincial.

El señor Thovar, Diputado a Cortes por la circunscripción felicita a la Presidencia, al Presidente de la Diputación y a los Diputados Ambrona y Muriel. Ensalza la importancia del acto que se realiza y dice, no habrá hijo de Extremadura que no reconozca la importancia de la Asamblea. Con grandes periodos muy elocuentes culpa del abandono en que se encuentra Extremadura a las luchas políticas de la Región que paralizan toda iniciativa útil. Espera que desaparezcan antagonismos políticos y expresa la necesidad de abrazarse y confundirse en apretado haz para ser admirados por propios y extraños, y que el nombre de esta provincia se pronuncie con veneración y cariño.

Debe desaparecer el actual estado de cosas e inspirándose en estos altos ideales no deben defenderse intereses locales. Dice que es preciso hacer algo práctico y legar a las futuras generaciones algo que les inspire alabanzas para los presentes. Expone un pensamiento que dice no es bueno por ser suyo; entiende que siendo muy importantes las iniciativas expuestas por los señores Alcaldes, antes del estudio de ellas debe fijarse la atención de la Asamblea en la gran conveniencia de acercar la provincia a Madrid y Barcelona, grandes centros de comercio y consumo, ya que por la parte Sur tenemos buena comunicación con los hermosos puertos de Sevilla y Huelva; por cuya línea podría darse salida a la ganadería, principal riqueza de esta Región.

Dice que se tienen en Extremadura las cuatro líneas que podrían constituir los cuatro lados de un cuadrilátero y que falta trazar la diagonal o

hipotenusa de los triángulos que lo constituyen. Esta diagonal debe ser una línea por el Norte que acortaría en ocho o diez horas con Madrid y Barcelona, principales mercados para nuestros ganados y mercaderías. Esta línea podría ser una de Zafra a Talavera de la Reina.

Termina proponiendo dirigirse a las Diputaciones de Cáceres y Toledo para obrar de común acuerdo.

El señor Thovar es muy felicitado, más que por el fondo de su discurso, que se verá más adelante no agradó a la Asamblea, por la bella forma que con su acreditada elocuencia supo imprimirlo.

El señor Albarrán (don Arcadio), empieza manifestando que no se había propuesto hablar, que ha oído a todos con gusto, incluso al señor Thovar, pero que las manifestaciones hechas tenían cierto sabor local. Que está de acuerdo con el señor Thovar el unir la provincia con Madrid, pero entiende que de aquí debe salir algo práctico, de otros asuntos de importancia como son el de los caminos vecinales y el de la Granja Agrícola de Experimentación, e invita a todos los presentes a terciar en este asunto para que salga una fórmula para realizarlo. Habla de que debe hacerse una moción. Da las gracias al señor Gobernador por la convocatoria de esta Asamblea e invita a que se trate de los caminos vecinales.

El señor Fernández Blanco, habla del partido de Herrera del Duque, describiéndolo como el que lo conoce a palmo.

Entiende que de estas cosas debe sacarse un fin práctico y se asocia a los sentimientos de gratitud expresados por los señores Albarrán y Thovar. Dice que ante todo es extremeño y deben atenderse los intereses generales, despreciando toda clase de minucias.

Se hace cargo de la alusión del señor Albarrán a los caminos vecinales y se decide con entusiasmo por la provincia de Badajoz sin determinar Región alguna.

En lo referente a ferro-carriles secundarios, aplaude lo dicho por el señor Thovar. Dice que no debe perderse de vista los 5.000 kilómetros de que habla la Ley de ferro-carriles secundarios, no se sabe si han de ser repartidos en 49 partes iguales entre las provincias de España, o si han de aplicar las proposiciones más dignas de atención.

Tanta línea pequeña perjudica y pone en tortura a la Diputación.

Insiste en que debe prevalecer la solución Thovar. Si hubiera patriotismo debieran dejarse exclusivismos; pero dice que si esto no fuera posible, debe hablar del distrito de Castuera, que tiene una línea directa, porque el Juzgado de Herrera del Duque está abandonado.

Que en 1877 el Gobierno se preocupó de esta Región concediéndole un ferro-carril de Almorchón a Talavera con la desgracia de no haberse podido construir por falta de rematantes. Así está Herrera del Duque y Puebla de Alcocer.

El Ministerio de Obras Públicas se disponía a sustituir esta línea por otra de Almorchón a Herrera, Puebla, Logrosán y Trujillo, que está aislado, y dirigirse a Plasencia. Que el Marqués de Comillas le prometió construir la línea y aseguraba que ella sería la transversal más importante de España por la situación topográfica. Que él y el señor Barreiro están de acuerdo en sacar de esta situación a veintiséis pueblos aislados por ríos caudalosos, que les comunican con el resto de la provincia, a veces durante semanas enteras. Opina que no deben aglomerarse peticiones y que dará por escrito los términos concretos de la cuestión. Que a parte de los estudios hechos por el Ayuntamiento de Trujillo, que pasan de 50.000 pesetas lo que los Ayuntamientos de los demás pueblos pagaron de toda clase de subvenciones e indemnizaciones.

Alude repetidas veces al informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, que dice escrito con desconocimiento de causa, pues aunque tan pobres, según el documento aludido, aún les quedan algunas perras para gastarlas en subvenciones.

Termina diciendo que si acepta la proposición del señor Thovar, se decidirá por su distrito, agradeciendo la atención con que le ha escuchado la Asamblea.

Acto seguido se levantó a hablar **el señor Ambrona**, que saluda a la Asamblea y trata con gran extensión, demostrando conocer el asunto, de los caminos vecinales.

Dice que este proyecto y el de los ferro-carriles secundarios, se complementan de tal modo que la obra no sería perfecta si se atendiera a una de sus partes, desatendiendo la otra. Congratúlase del entusiasmo con que la provincia ha acudido a su llamamiento y aconseja que toda otra ocasión en que tratase, como en la presente, de asuntos de interés palpitantes, debe hacerse igual, repitiendo estos actos que tan alto colocan el nombre de la provincia de

Badajoz, y así se demostrará que se resienten de los alfilerazos con que la zahieren los poderes públicos. Fue muy aplaudido.

El señor Bravo, Presidente de la Diputación, se levanta para decir que vino aquí para recoger los latidos de la opinión, y que como Presidente de la Corporación provincial, procurará con sus dignos compañeros, recoger entre todas las proposiciones, la que realmente crea más beneficiosa a los altos intereses de la provincia.

Acto seguido se levanta **el señor Cadarso**, quien hace resumen de los discursos, y pregunta si se pone a votación la proposición del señor Thovar. Varias voces, si, si. Otras muchas, no, no.

El señor Thovar, pide la palabra y apoya con nuevos argumentos su proposición y termina diciendo que el mantenimiento de la misma será para él cuestión de honor.

El Alcalde de Almendralejo, con virilidad, con valentía que le enaltece y le capta la simpatía de los congregados, se levanta para manifestar que cree que esta es una Asamblea de importancia, y no debe discutirse, pero que si alguien cree que debe discutirse, él está dispuesto a sostenerla, y que su proposición es la mejor.

Al terminar sus breves y energéticas palabras el Alcalde de Almendralejo, se produjo una verdadera demostración de simpatía y adhesión. La ovación fue la más franca de toda la noche.

El señor Gobernador, con gran tacto, dice que pasarán las proposiciones todas a la Diputación, para que ésta informe y declara terminado el acto. Se levanta la sesión.

Durante mucho tiempo después de terminada la Asamblea, la calle de San Juan estuvo llena de los Alcaldes de los pueblos que comentaban, en tonos vivísimos de gran acritud, los sucesos que acababan de presenciar. Quien más quien menos, dice que no vendría a esta capital a tales asuntos, ni atado, pues nunca resultaba nada práctico, excepto las incomodidades que se imponían los representantes de los pueblos y los gastos que hacían estos.

La opinión general es que la Asamblea no ha correspondido en sus resultados a lo que se propusieran sus entusiastas iniciadores, que serán con seguridad, los primeros en lamentarlo.

El día 10 de octubre de 1904, el Nuevo Diario de Badajoz publica un informe del Ingeniero Jefe de Caminos, don Pedro N. De Soto, director de la explotación del ferrocarril de Zafra a Huelva, en nombre de esta Compañía, con motivo de la información pública abierta sobre el plan de ferro-carriles secundarios de esta provincia, propuesta por la Jefatura de Obras Públicas de la misma.

Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia de Badajoz.

Excmo. Señor: La Compañía del ferro-carril de Zafra a Huelva, y en su nombre y representación don Pedro N. De Soto, Ingeniero Jefe de Caminos, Director de la explotación del ferro-carril citado, acude a V. E. con motivo de la información pública abierta sobre el plan de ferro-carriles secundarios de la provincia, propuesto por la Jefatura de Obras Públicas de la misma, y tiene el honor de exponer a V. E., con todo el respeto debido, las siguientes consideraciones:

Estudiada la provincia de Badajoz, en cuanto al servicio que en la misma prestan los ferro-carriles de servicio general en explotación, adviértase desde luego que existen dos grandes zonas o comarcas, una al S. O. y otra al S. E. de la provincia, a donde no llegan ni pueden llegar la influencia de aquellos, y en la que tampoco pueden sentirse los beneficios que los ferro-carriles prestan al desarrollo de la industria y del comercio en todas sus amplias y diversas manifestaciones.

La provincia de Badajoz, dada su gran extensión superficial y la inmensa riqueza productora de sus terrenos, resulta verdaderamente huérfano de ferro-carriles, y no es ciertamente un remedio a mal tan grande, y que tanto afecta a la riqueza de la provincia y de la Nación entera, ofrecerle 110 kilómetros de ferro-carriles secundarios con subvención del Estado, cuando es ciertamente creadora a que esta cifra se quintuplicase al menos, en su favor, si había de quedar medianamente servidos los intereses de la provincia, especialmente en las zonas más productoras y quizás también las más desheredadas.

Por otra parte, el carácter esencial de los ferro-carriles secundarios, cuyo trazado ha de ajustarse a las condiciones que impone la mayor economía posible en los gastos de construcción utilizando en cuanto sean posible las carreteras construidas, y evitando paralelismo con líneas en explotación, y por consiguiente competencias de tráfico con estas mismas, los datos del problema que han de resolverse al formular el plan de ferro-carriles secundarios en la provincia.

Partiendo de estas consideraciones y teniendo presente que la Ley solo autoriza en el día para cada provincia, la longitud que prorratea, le corresponden de los 5.000 kilómetros que en totalidad fijan para toda España, resulta bien fácil, a mi juicio, formular un plan para la provincia compatible con las condiciones expuestas.

Es innegable y así lo reconoce la Jefatura de Obras Públicas, en el luminoso y concienzudo informe que ha remitido, al formular su propuesta, que la zona S. O. de la provincia, zona que alcanza más de 600 kilómetros cuadrados de extensión superficial, es la única a que puede limitarse la propuesta de los ferro-carriles secundarios, toda vez que la longitud total que a la provincia corresponde (unos 110 kilómetros aproximadamente), no bastan ni con mucho, para satisfacer las necesidades de la misma, ni para trazar en ella todas las líneas que por sus condiciones tráfico probable, merecerían el calificativo de ferro-carriles secundarios.

Concretando el estudio de la zona S. O. de la provincia, que limita por el N. La línea férrea de Mérida a Badajoz, por el E. la de Mérida a Fregenal, por el S. la provincia de Huelva y por el O. el vecino reino de Portugal, se presentan desde luego dos soluciones para dar servicio a las poblaciones encerradas en la misma. Trazar una cuadrícula con líneas paralelas (en el sentido más lato de la palabra) a las vías férreas existentes en el N. y S. de la misma, o triangular la zona por sus diagonales.

La Jefatura ha adoptado, por razones muy atendibles ciertamente, la primera solución, y aunque de modo incompleto porque sin duda ha tenido presente la escasa longitud de que podía disponer, propone dos líneas, que arrancando ambas del ferrocarril de Mérida a Sevilla, y siguiendo próximamente la dirección E. a O. dan servicio directo a algunas poblaciones de verdadera importancia; pero termina sus proyectos en Olivenza y Villanueva del Fresno, respectivamente, sin enlace con ferrocarril alguno y por lo tanto condenando las líneas propuestas a carecer de un verdadero tráfico de tránsito en el porvenir, aun cuando de su tráfico local puedan esperarse pingües resultados.

Ninguna objeción habría que hacer a la propuesta de la Jefatura, por más que la longitud que así resulta (160 kilómetros), excede en un 50% a lo autorizado por la Ley, si las líneas propuestas se prolongasen, la primera desde Olivenza hasta la frontera portuguesa en dirección a Extremoz, y la segunda desde Villanueva a la misma frontera en dirección a Moura, a enlazar ambas con la red del S. E. de Portugal en un porvenir más o menos remo-

to, y además se formase una verdadera cuadrícula dentro de la zona, con una o dos líneas en dirección aproximada de N. a S.; pues no es a mi juicio equitativo, ni tampoco resuelve el problema comercial, acumular todo el tráfico de la comarca dando mayores facilidades para el transporte de los productos sobre un solo trozo de ferrocarril de servicio general, máxime cuando este trozo no tiene en el caso presente más de 36 kilómetros de longitud, lo cual representa un inmenso rodeo para el tráfico que desde la zona se dirige al N. o al S. de la provincia en demanda de mercado o viceversa.

Para completar la cuadrícula dentro de la zona, sería preciso agregar a las líneas propuestas por la Jefatura, en primer lugar, sus prolongaciones hasta frontera, lo que representa un aumento de 50 kilómetros aproximadamente, y en segundo una o dos líneas en dirección N. a S. o al menos una de las dos diagonales, Badajoz a Fregenal o Calamonte a Villanueva del Fresno, y con una de estas y con menos longitud a construir, se satisfarían las justas aspiraciones de la provincia; pero esta solución que elevaría más de 300 kilómetros, en el caso más favorable, la longitud del plan de la provincia y solo para servir la región S. O., no se ajusta a las condiciones impuestas y forzoso por lo tanto renunciar a ella, y no seguir el ejemplo de otras provincias que inútilmente, a mi juicio, presentan planes, cuya longitud excede de 400 kilómetros.

Volviendo los ojos a la realidad y tratando de servir lo mejor posible, aunque siempre de un modo deficiente, la zona S. O. de la provincia con los 110 kilómetros que le corresponden a la misma en su totalidad, se hace necesario prescindir de la propuesta de la Jefatura, que asciende a 160 kilómetros, y aceptar una sola de las dos líneas que en la misma figuran, prolongándolas o adicionándolas con pequeños ramales, en forma conveniente, para no exceder la longitud concedida, o bien prescindir por completo del plan de la Jefatura y sustituir las dos líneas propuestas por una sola de las diagonales antes indicadas, lo que a mi juicio resuelva mas satisfactoriamente el problema en el día, pues dentro de la asignación kilométrica (110 kilómetros) quedan servidas y unidas directamente a la capital la mayor parte de las poblaciones importantes de la comarca, y dentro de la zona de influencia de la línea, otras muchas de menor población y riqueza.

Entre los dos diagonales que en la zona pueden trazarse, la elección no es dudosa, Ni las condiciones topográficas del terreno, ni la dirección de las corrientes de agua, ni la posibilidad de aprovechar en parte carreteras construidas, ni la densidad de la población servida, ni la producción agrícola y forestal, ni tampoco las corrientes del tráfico actual, y aun del que pudiera

desarrollarse a la sombra de esta nueva vía de comunicación, permiten dar la preferencia a la línea que arrancando de Calamonte terminase en la frontera portuguesa, pasando por Arroyo de San Serván, Solana, Santa Marta, Nogales, Barcarrota, Higuera de Vargas y Villanueva del Fresno.

No resta por lo tanto más que una solución actualmente compatible con las condiciones impuestas: la diagonal que arrancando de la estación de Badajoz y pasando por Olivenza, Alconchel, Barcarrota y Jerez de los Caballeros, termine en la estación de Fregenal.

Esta línea cuya longitud aproximada será de unos 110 kilómetros, sirve en primer término de lazo de unión directo entre la capital y Fregenal, importante centro ligado con ferrocarril y carretera a los pueblos más importantes de la zona meridional de la provincia y además de las limítrofes de Huelva y Sevilla.

CONCLUSIÓN A DICHO INFORME QUE LA PRENSA PUBLICÓ EL DÍA 11 DE OCTUBRE

La línea propuesta reduce a una tercera parte el recorrido que en el día hay que efectuar para trasladarse desde Badajoz a Fregenal o viceversa por Mérida y Zafra, y podrá reducir seguramente casi en la mitad las 7 u 8 horas que hoy se invierten en el mismo recorrido, abaratando en más del 3 por 100 el transporte de mercancías, entre las estaciones extremas. En cuanto al servicio local que esta compañía habrá de prestar puede desde luego formarse idea de su importancia, considerando que además de las poblaciones indicadas en el itinerario de la línea, quedarían servidos en condiciones muy convenientes, Valverde de Leganés, Villanueva del Fresno, Higuera de Vargas, Almendral, Salvaleón, Oliva de Jerez, Zahinos y Burguillos, poblaciones casi todas ellas servidas actualmente por carreteras, lo que a priori garantiza las facilidades de acceso a las estaciones que en definitiva se adoptasen en el ferrocarril secundario.

Además la línea que se propone acorta considerablemente el recorrido respecto a las propuestas por la Jefatura para todo el tráfico de exportación que debe dirigirse a Huelva tiene derecho a ser el puerto comercial de toda la región S. O. de Extremadura y por lo tanto en ese sentido y a ese centro de exportación debe dirigirse el tráfico, dándole preferentes condiciones y mayores facilidades.

Para construir la línea que propone podían aprovecharse carreteras del Estado en toda la parte del trayecto que las condiciones técnicas lo permitie-

ran, con lo cual siempre se reduce considerablemente el gesto inicial de la construcción y la línea así construida, tendría el verdadero carácter de los ferro-carriles secundarios, cuya misión es sustituir en cierto modo las carreteras del Estado de gran circulación, ofreciendo al público medios de transportes más perfectos y económicos sin desviar corrientes del tráfico de la dirección que estas han tomado y no establecer vías de comunicación perfeccionadas a través de regiones en las que por no existir a veces ni aún carreteras, no se ha podido desarrollar la industria de los transportes como complementaria de la producción ni esta ha alcanzado las proporciones que otras condiciones hubieran obtenido.

No considero de mi incumbencia hacer una descripción, aunque fuese ligera, del trazado que se propone, ni tampoco de la solución que pudiera adoptarse, tratándose de un ferrocarril secundario que puede ocupar las carreteras del Estado para salvar el río Guadiana, que como barrera infranqueable, se presenta entre Badajoz y su estación, por cuanto entiendo que este trabajo corresponde a los dignos Ingenieros que en su día estudien la línea, cuyo itinerario he indicado como el más conveniente a mi juicio, para servir a los intereses de la provincia, y como carezco de datos suficientes para formular un presupuesto aproximado, acepto las cifras dadas por la Jefatura para la más costosa de las dos líneas que propone.

En este supuesto, el coste de ejercicio de la línea sería de “110 kilómetros por 53.000 pesetas, o sean pesetas 5.830.000, en vez de las pesetas 7.931.000” que presupuesta la Jefatura para los 160 kilómetros de las dos líneas que propone.

Por la misma razón debo también aceptar, para el tráfico probable, las cifras de la Jefatura, o sea 4.000 pesetas por kilómetro, o sea un rendimiento bruto anual de pesetas 440.000,00, sintiendo muy de veras no poder admitir también, como coeficiente de explotación, la cifra del 50 por 100, porque desgraciadamente no se ha encontrado todavía la manera de explotar a ese tipo de ferro-carriles de servicio local, trazados en condiciones técnicas difíciles y costosas en cuanto a la tracción y conservación del material fijo y móvil, a menos que los productos brutos no duplicasen la cifra que antes he consignado, lo que no es fácil de conseguir sin caer en el peligro de establecer tarifas prohibitivas.

En vista de las condiciones expuestas entiendo, que el plan de ferrocarriles secundarios de la provincia de Badajoz, si ha de ajustarse a las condiciones impuestas por la Ley, tiene forzosamente que limitarse a una sola línea

cuyo itinerario más conveniente, sería a mi juicio el siguiente: de la estación de Badajoz a la de Fregenal por Olivenza, Alconchel, Barcarrota y Jerez de los Caballeros.

Como complemento de las consideraciones que anteceden, y para el caso probable de que la Ley ampliase en fechas no remotas la asignación concedida a cada provincia, así como para el caso de que se estimase conveniente en el día seguir las huellas que otras provincias han trazado formulando planes cuya longitud excede en mucho la asignación que a cada una corresponde, entiendo que no es inoportuno indicar las líneas que a mi juicio deben formar la adición del plan. Siguiendo para ello el criterio expuesto por la Jefatura de Obras Públicas, debe ante todo completarse el servicio de la región S. O. de la provincia, y en este concepto indico la línea siguiente como continuación de la que he propuesto para formar el plan.

De la estación de Fregenal a la frontera portuguesa para enlazar con el ferrocarril del S. E. de Portugal, por Higuera la Real y Encinasola.

Esta línea solo tendrá 18 kilómetros dentro de la provincia de Badajoz, habría en todo caso que ponerse de acuerdo con la provincia de Huelva, cuyo territorio cruzaría antes de llegar a Portugal, sirviendo de paso a Encinasola para que desde este pueblo dirigirse en dirección de Barrancos (Portugal), al punto de la frontera donde los gobiernos de ambas naciones acordasen el paso de la misma.

Construido por el Estado portugués el ferro-carril del S. E. que arrancando de Barreiros o sea de Lisboa, sirve todas las provincias orientales de aquel país limítrofes con España, la línea que se indica abriría una fácil y directa comunicación entre Portugal y la parte meridional de la provincia de Badajoz por el ferrocarril de Zafra a Huelva. Mas aún una gran parte del tráfico de la provincia de Sevilla que el día y en sus relaciones con el O. y el S. E. de Portugal tiene que remontarse hasta Badajoz, único punto por donde nuestros ferro-carriles meridionales tienen entrada en Portugal, utilizaría esta línea, con notable ventaja, con solo remontarse a Zafra y descender desde allí a Fregenal. Pero claro es que esta línea solo tiene razón de ser después de obtener del Gobierno portugués las seguridades de que la línea del S. E. de aquel Reino, había de prolongarse hasta la frontera de España en dirección a Encinasola.

En cuanto a la provincia de Huelva se refiere, también existe en la misma una fuerte corriente de opinión a favor de esta línea, que si bien no ha sido incluida en el plan de la Jefatura, no ha sido solicitado por Ayuntamien-

tos, Corporaciones y Empresas particulares, pues con un pequeño sacrificio por parte del Estado, produciría incalculables beneficios y contribuiría eficazmente al desarrollo de los intereses materiales de la Nación.

Jefatura reconoce en su informe, que después de servir a la región S. O., corresponde el turno a la comarca que ocupa el S. E. de la provincia, y un todo de acuerdo con este criterio, entiendo que para triangular, con forme a las consideraciones expuestas, la línea S. E. de la provincia, la línea que a primera vista parece más conveniente, y que mejor llenará el objeto, es la que se trazase de Almorchón a Fregenal, pero la circunstancia de estar servida la parte más al S. E. de la provincia, por la línea de servicio general que desde Zafra se dirige a Sevilla, y por la vía estrecha que une Peñarroya con Fuente del Arco, permite reducir notablemente la longitud del ferro-carril secundario destinado a triangular dicha zona, fijando su punto de origen o mejor dicho de término en la estación de Zafra, toda vez que esta línea férrea, antes mencionada, y la de Zafra a Huelva, así como las carreteras de Santa Olalla a Fregenal, de Llerena al Culebrín y la general de Extremadura por Monesterio, Fuente de Cantos y Calzadilla, dejan perfectamente servido, por triangulación, el rincón del S. E. o zona de la provincia que linda con las de Huelva y Sevilla.

Acceptando, por las razones expuestas, que debe ser Zafra el límite de la línea, que a decidir cual debe ser el punto de origen, para que la línea pueda realizar el servicio que le corresponda como ferro-carril secundario. La unión de Zafra con Almorchón, parece desde luego la línea más conveniente, toda vez que tanto uno como otro, son puntos de enlaces con ferro-carriles de servicio general, y a Almorchón ha de acudir en su día la línea de Talavera a Almorchón, única incluida en el plan de las de servicio general, puede por tanto proponerse para triangular la región S. E. de la provincia, una línea con la siguiente denominación: de la estación de Almorchón a la de Zafra por Zalamea, Higuera de la Serena, Hornachos a Hinojosa del Valle.

Esta línea, cuya longitud puede calcularse en unos 120 kilómetros, reduciría en una tercera parte el recorrido que actualmente tiene que hacer el tráfico entre Almorchón y Zafra o viceversa, ya por la vía de Mérida y Zafra, ya por la de Peñarroya y Fuente del Arco, y hay que tener presente la gran importancia del tráfico que en estos centros puede reunirse toda vez que a Zafra ha de afluir el de parte S. de la provincia de Badajoz y el de la provincia de Huelva en dirección al centro de España, y a Almorchón el que procedente de este mismo centro, se dirija a las regiones indicadas.

Además, esta línea abriría una fácil y rápida comunicación entre el S. O. de España y la capital de la Nación, evitando recorridos inútiles, y por consiguiente gastos de tiempo y de dinero, y facilitando el tráfico entre el puerto de Huelva y las provincias de Extremadura y Castilla la Nueva. La línea que se indica, además de servir poblaciones muy importantes por su riqueza agrícola, daría fácil comunicación barata a una gran riqueza minera. Pudiera objetarse a esta línea su excesiva longitud, toda vez que arrancando de la estación de Castuera, en vez de la de Almorchón, se economizarían unos 15 o 20 kilómetros, sin dejar por ello de servir convenientemente la región, y quizás esta solución sería perfectamente aceptable y preferible, toda vez que con ella no dejan de atenderse los intereses de la región extremeña, si pudiera conseguirse, como parece lógico, natural y conveniente, que se modificara el plan de las líneas de servicio general, en lo que se refiere a la línea de Talavera de la Reina a Almorchón, sustituyéndola por otra que partiendo de la estación de Talavera de la Reina, terminase en la de Castuera, sirviendo dentro de la provincia de Badajoz, entre otras poblaciones, las de Herrera del Duque y Puebla de Alcocer, y siendo así, el itinerario que le correspondería a la línea que propongo, sería en definitiva: de la estación de Castuera a la de Zafra por Malpartida, Zalamea, Higuera de la Serena, Hornachos e Hinojosa del Valle.

Por último, si con un criterio tan amplio como equitativo, se quisiera llevar los beneficios de los ferro-carriles secundarios a la región N. O. de la provincia, antes de completar la cuadrícula en la región S. O., podría proponerse como prolongación de la línea propuesta para el plan, otra que arrancando de la estación de Badajoz, termine en la línea de Madrid, Cáceres y Portugal, sirviendo a Albuquerque y San Vicente; pero esta línea a la cual estará reservado un gran tráfico de tránsito, no puede defender en lugar más preferente dentro del futuro plan de ferro-carriles secundarios, a causa de la inferioridad relativa de la zona servida y del escaso tráfico que de la misma puede esperarse.

En resumen, entiendo que el plan de los ferro-carriles secundarios de la provincia de Badajoz, debe formularse del modo siguiente:

- 1º.- Plan de la estación de Badajoz a la de Fregenal por Olivenza, Alconchel, Barcarrota y Jerez de los Caballeros.
- 2º.- Ampliación, de la estación de Fregenal a la frontera, para enlazar con el ferro-carril del S. E. de Portugal por Higuera la Real y Encinasola: parte correspondiente a la provincia de Badajoz, 18 kilómetros.

3º.- De la estación de Castuera a la de Zafra por Malpartida, Zalamea, Higuera de la Serena, Hornachos e Hinojosa del Valle, 105 kilómetros.

4º.- De la estación de Badajoz a la línea de Madrid a Cáceres y Portugal por Alburquerque y San Vicente, 60 kilómetros.

Total, 183 kilómetros.

Total general: 293 kilómetros.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Huelva, 26 de septiembre de 1904.

Pedro N. De Soto.

Línea de San Vicente a Fregenal.

Para don Manuel Mancebo en “El Eco de Zafra”

Así se encabezaba el escrito publicado en el Nuevo Diario de Badajoz en octubre de 1904, en contestación al artículo firmado por el señor Mancebo en El Eco de Zafra.

En dicho escrito se defendía el importante proyecto de ferro-carril secundario de San Vicente de Alcántara a Fregenal de la Sierra, contra el que defiende el señor Mancebo de Zafra a Villanueva del Fresno.

Un ferrocarril que ha de atravesar tres partidos judiciales de los cinco que aquí existen sin línea férrea, que ha de atravesar una zona tan extensa, tan fértil y tan rica como la de la media de San Vicente hasta Fregenal, pasando por Jerez de los Caballeros, Barcarrota, Olivenza, Badajoz, Villar del Rey y Alburquerque, cuya importancia no hemos en encarecer porque el señor Mancebo la conoce seguramente como nosotros, es un ferro-carril no secundario, que esto no es cuestión de nombre, sino primario.

Expresan la voluntad de muchos pueblos interesados de ofrecer cantidades de hasta cuatro millones; otros ofrecen de 45 a 50 kilómetros de recorrido gratuitamente y garantizar hasta el 4 por 100 si es preciso. ¡Y si fuera necesario dispuestos a empeñar las alhajas!

Según se desprende de lo escrito, la Diputación declaraba preferente el plan de la línea de San Vicente a Fregenal, con un ramal de Almendralejo a Olivenza.

Se quiere hacer en Zafra un Centro ferroviario y sumarle más y más vías férreas, cuando hay pueblos importantes, muy importantes, que no tienen ninguna y cuyos intereses son, por lo menos, tan atendibles como los de Zafra.

En octubre de 1927, el proyecto de ferro-carril internacional, Zafra-Villanueva del Fresno, de importancia extraordinaria para el porvenir de la región, esperaba, como otros muchos, la decisión de una voluntad resuelta que lo incorporase a la red de comunicaciones españolas. Ningún Gobierno, antes del Directorio, había sentido la necesidad de su construcción, a pesar de los requerimientos constantes de los pueblos interesados y del autor del proyecto, cuyas gestiones no pasaron más allá de la aprobación de éste. Fue preciso que el General Primo de Rivera, en su visita a Extremadura, apreciase de visu la trascendencia de la obra, para que la aspiración se viese lograda con la subasta para la construcción, que fue rematada el 10 del pasado mes de abril, por las entidades “Sociedad Metropolitana de Construcción” y “Construcciones Bernal, S. A.”

Las características del ferrocarril eran: extensión, 96,22 kilómetros; costo, 70.946.372,35 pesetas; zona de recorrido, atraviesa una extensa región de subsuelo rico en diferentes productos minerales, de imposible explotación sin el tendido de esta línea, que atravesaría los pueblos de Alconera, Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Villanueva del Fresno, pasando muy cerca de otros no menos importantes, todos ellos ricos en cereales y ganado; el perfil de la línea es recto en grandes trozos, y las curvas, por el escaso declive del terreno, no entorpecerían las grandes marchas que pudieran adquirir los trenes circulantes.

El trazado acertaba en unos 100 kilómetros la comunicación entre Sevilla y Lisboa, cuando se construyera el ramal portugués de 26 kilómetros, a enlazar Mourao con el ferro-carril general, lo que permitiría hacer el viaje Sevilla-Lisboa en unas 8 horas.

La aportación del 50 por 100 (368.669,27 pesetas por kilómetro), con la que el Estado contribuyera a la construcción, hacía esta posible e inmediata, pues el plazo aceptado por la Empresa constructora para darlo terminado eran cinco años.

El ancho de la vía era igual al de los caminos de hierro portugueses, con lo que el viaje Sevilla-Lisboa, podría efectuarse sin necesidad de transbordos, así para los pasajeros como para las mercancías, con la consiguiente ventaja económica.

El acercamiento de importantes pueblos incomunicados a la red general de ferro-carriles, y el de sus productos a los puertos de Lisboa y Sevilla, constituiría también otra enorme ventaja para esta parte de nuestra provincia y su desarrollo.

Caminos vecinales.- Concursos del Estado.

Tercer concurso. Número de orden: 15

Nombre del camino: Valencia del Mombuey a Villanueva del Fresno.

Longitud: 16.000.- Situación en 1926: en construcción.- Situación actual: construido.

Plan provincial.-

Número de orden: 14

Nombre del camino: de la carretera de Badajoz a Villanueva del Fresno a Táliga, por la aldea de Santo Domingo.

Longitud: 14.000.- Situación actual: en construcción.

Visita Zafra el Jefe del Gobierno con motivo de la feria de San Miguel. Se celebró en el Ayuntamiento una recepción, y entre las muchas personas que desfilaron por la Sala Capitular, estuvo el autor del proyecto del ferro-carril Zafra-Villanueva del Fresno, don Eduardo Castillo Lastrucci, que solicitó el apoyo del Gobierno para la construcción. Hizo el señor Castillo una breve apología del ferro-carril, acerca de cuya importancia, coste y trazado le hizo el General varias preguntas y observaciones, sacando de esta entrevista todos los asistentes la impresión de que en breve plazo sería un hecho el ferro-carril Zafra-Villanueva del Fresno.

Promesa que se cumple.- En sus repetidos cambios de impresiones con las personalidades más prestigiosas de la ciudad, adquirió el General Primo de Rivera el compromiso de fomentar el desarrollo de la gran riqueza agrícola y minera de la región, con el tendido de un ferrocarril de Zafra a Villanueva

del Fresno, cuyos trabajos a la hora presente, están ya comenzados. (*13 de septiembre 1923-1928. Barógrafo de un lustro*).

El Presidente mostró viva curiosidad por conocer detalles del trazado del ferro-carril, cuyo carácter internacional aprobó, por tratarse de un camino recto y rápido a Lisboa. Le sorprendió muy favorablemente la riqueza de esta bella comarca.

En una crónica desde Jerez, publicada en el Noticiero Extremeño en mayo de 1924, se informaba de la **Asamblea magna convocada por el Ayuntamiento de Jerez**, a todos los pueblos interesados en el proyecto de ferro-carril de Zafra a Villanueva del Fresno, celebrada en el Salón-Teatro de la casa de los Misioneros del Corazón de María. Desde las primeras horas de la mañana se notaba en la ciudad ese movimiento especial precursor de importantes acontecimientos. Momentos antes de las cuatro de la tarde, hora convocada, llegaron, procedentes de Sevilla los señores Benjumea-Zayas, y Castillo Lastrucci, autores del proyecto del antes dicho ferro-carril, los cuales desde el Ayuntamiento se trasladaron al Salón donde había de celebrarse la Asamblea; en él se encontraban ya nutridas representaciones de todos los pueblos que acoge la línea e influenciados. Abrió la sesión el Alcalde presidente de la ciudad, el cual después de saludar a todas las representaciones de los pueblos que nos honraban con su presencia, hizo la presentación del señor Benjumea-Zayas, para que explicara a la Asamblea el objeto de la reunión. Dicho señor, de una manera concisa y clara, explicó el origen del proyecto, las vicisitudes por que había atravesado hasta conseguir su aprobación por parte de la Junta de Defensa Nacional del Reino y el Estado, y la viabilidad del proyecto, pues demostró con datos la gran producción y riqueza de los pueblos que atraviesa la línea y zona de influencia, importancia militar e internacional, pues este ferro-carril pone en comunicación Sevilla y Lisboa directamente, con un presupuesto de veinte o veinticinco millones de pesetas, cantidad exigua si se mira la obra tan importante que dicho ferro-carril está llamado a realizar. Intervino haciendo acertadísimas declaraciones y demostrando el gran entusiasmo que reinaba, el culto maestro de Villanueva, señor Villa. Después el señor Castillo, dió con los planos a la vista, toda clase de explicaciones técnicas, que nos quedó perfectamente demostrada la posibilidad, facilidad y economía del proyecto que nos ocupa, y en vista de esto se acordó proceder al nombramiento de una comisión, compuesta por dos o tres personalidades de cada uno de los pueblos, para abrir suscripción en ellos a fin de recaudar un millón quinientas mil pesetas y hacer el reglamento, porque ha de regirse la Sociedad que se constituye, con lo cual se dio por termi-

nada la Asamblea, pasando las autoridades de comisiones de los pueblos al salón de sesiones del Ayuntamiento, donde la Corporación de esta ciudad invitaba con un lunch a los asambleístas.

Asistieron a la Asamblea representantes de los siguientes pueblos:

Alcaldes y nutridas representaciones de Villanueva del Fresno, Zahinos, Oliva de Jerez, Burguillos, Alconera, Zafra, Táliga, Barcarrota, Higuera de Vargas, Valle de Santa Ana, Valle de Matamoros, Salvaleón, Salvatierra y los señores Delegados gubernativos de los partidos de Olivenza y Jerez de los Caballeros, así como las autoridades y representaciones de todas las fuerzas de esta población.

En una carta dirigida el 31 de julio de 1925, desde Olivenza al Excmo. señor Subsecretario del despacho del Ministerio de Fomento, se expone la magnitud de los perjuicios, molestias e incomodidades que sufre el vecindario de Olivenza y pueblos del partido (Alconchel, Cheles, Villanueva, Táliga, etc.), por el malísimo estado de la única vía de comunicación que une a esta extensa y rica región con la capital de la provincia y estación de ferrocarril más próxima.

Se pide también la construcción de la proyectada y necesaria vía férrea de **Badajoz a Fregenal**, que ya en diferentes ocasiones y por conductos diversos, dentro del régimen gubernamental antiguo, se han preocupado todas las clases sociales de pedir a los Poderes públicos, y mientras tal mejora no se llevara a cabo, al menos, el mejoramiento por reforma, ensanche, reconstrucción, o lo que más práctico fuere, de la carretera de Badajoz a Villanueva del Fresno, principalmente en los 24 kilómetros primeros de Badajoz a Olivenza, de un tránsito excepcional, con relación a todas las demás carreteras de esta provincia.

Desgraciadamente hasta ahora, ni la persistencia del mal, constantemente observado por propios y extraños a esta comarca, ni el celo e interés, bien demostrado de la Jefatura de Obras en los diversos ensayos o reparaciones parciales, ni el clamor creciente de los pueblos perjudicados, no obstante aprobar el acervo del Estado por vía de contribución territorial, las importantes cantidades de su riqueza castrada, han sido motivo bastante para dar solución adecuada a este importante e inaplazable problema de la circulación. La enemiga común de este clima caluroso, la falta de lluvia en los meses de estío, la escasez de piedra de dureza o adherencia necesaria, el sometimiento obligado al porcentaje de las asignaciones enviadas a la provincia con este objeto, la incomprensión del problema e indefensión de estos pueblos por su aparta-

miento de los centros de gran influencia, la apatía proverbial e ingénita de la raza y la falta de personas prestigiosas en los altos centros directivos, conocedoras del mal, y propicias a procurar su remedio, mantienen perdurablemente esta única vía de comunicación en el lamentable estado que padecemos.

La afortunada coincidencia de formar parte como miembro del Directorio, un hombre de reconocido valimiento y acendrado cariño a esta tierra, como el General don Luis Navarro y Alonso de Celada, anima a emprender nuevamente esta espinosa tarea, mas confiados ahora en su resultado.

En julio de 1927, el estudio de la mencionada vía, está en poder de un grupo financiero que promete visitar muy pronto la zona por donde ha de pasar dicho ferrocarril, haciendo renacer la esperanza de que esta fuerte empresa, convencida de las ventajas económicas que puede obtener con esta vía férrea, decida su realización.

Documentos.- El ferrocarril Zafra-Villanueva del Fresno.

En la siguiente carta se omite, por discreción a fin de no herir su modestia, el nombre del personaje que tanto interés despliega en el asunto.

Madrid, 20-9-1927

Sr. D. E... P...

Villanueva del Fresno

Querido E...: Te incluyo copia de una carta dirigida a don C... S..., como consecuencia de mis gestiones relacionadas con el ferrocarril, demostración de que no dejo de ocuparme de asunto tan interesante para el pueblo y que si Dios quiere ha de resolverse favorablemente, pues afortunadamente en este régimen no se atienden intereses políticos personales, sino colectivos de carácter general, y este ferro-carril responde a conveniencias económicas de este orden.

No obstante mi pesimismo en estas cuestiones, creo van las cosas por buen camino. C..S..., S. G. de la S. del I. M., es el principal promotor del asunto, muy interesado en este ferro-carril, nervio principal de una empresa minerometalúrgica importantísima. Ya conoces el interés desplegado por el petionario de la consecución (aunque esto, si no fuera por la conveniencia nacional, nada significaría), y cooperación financiera no falta, como verás por dichas cartas; así que no obstante continuar mi escepticismo de no creer en la realización hasta que oiga pitar la locomotora, no dejaré de apretar en lo

que de mí dependa, a ver si logro aparecer en la Gaceta la disposición oficial previa, indispensable para tal pitido.

No busco ninguna plataforma en tal gestión y solo coopero oscuramente, pero del modo más eficaz posible, a la realización de un proyecto que beneficiándome a mí, beneficie principalmente al pueblo.

Ojalá pueda dar noticias de mayor alcance. Tu primo que te abraza.

Hasta aquí la carta.

Veamos las copias de carta a que alude en la suya:

Sr. D. C...S...

Madrid

Mi distinguido y querido amigo: Correspondo a su atenta 16 del corriente, y en vista de los deseos que tiene poder complacer a su buen amigo Sr. B..., seguidamente doy a conocer lo esencial de las dos últimas cartas que he cruzado con don José Benjumea, peticionario del proyecto. En vista de lo mucho que tardaban las negociaciones de Benjumea con el grupo de Escoriaza, escribí a Bruselas dando a conocer algunos antecedentes sobre el ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno, y me contestaron:

Ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno

Rogamos a Vd. se sirva darse prisa para obtener la petición del señor Benjumea y probable concesionario de dicha vía férrea, una opción para estudiar y llevar a cabo este asunto.

Ya hemos hablado del particular con un importante Banco americano y resulta que está dispuesto a suministrar los fondos necesarios (cincuenta millones o lo que sea) para llevar a cabo la construcción de un ferrocarril en España bajo la forma de préstamo con garantía; por esto le rogamos haga diligencias ...

El señor Benjumea contesta desde San Sebastián, lo que sigue:

El asunto del ferrocarril está pendiente de la presentación del proyecto reformado con arreglo a lo ordenado por el Consejo de Obras Públicas, y seguidamente se hará la concesión. Como contestación a la casa americana, debo decirle que hace falta una Entidad que construya y que después explote.

por lo menos algún tiempo y no sea solo préstamo con garantía, que no podrían ser otras que la concesión y el haber de la Sociedad que se forme. Ahora, usted tiene la palabra...

En vista de la contestación que me da el señor Benjumea, le he escrito a él pidiéndole una opción de compromiso o por un tiempo prudencial; y esto es todo.

Un abrazo de su verdadero amigo M...P...

Y por hoy, basta, no sin antes de dar mis sinceras y efusivas gracias al amigo que me facilita estos datos y la promesa de seguir ocupándome de un asunto en el que tengo puestos mis mejores deseos, por lo que de beneficioso tiene para este pueblo en el que tuvo la gloria de ver la luz primera.

R. Cuevas de Lara

Villanueva del Fresno, 30-7-1927

La importancia que para Zafra tendría este ferrocarril es grande, ya que, acortada la distancia entre Sevilla y Lisboa, el número de viajeros que pasarían o visitarían aquella ciudad sería importante.

Los pueblos interesados en la construcción, estuvieron dispuestos a dar toda clase de facilidades para el comienzo de los trabajos, puesto que el cruzar esa rica zona de Extremadura, haría desaparecer el aislamiento e incomunicación de muchas localidades. En noviembre de este mismo año, se estaban finalizando las rectificaciones ordenadas por el Consejo Superior de Obras Públicas en el proyecto del ferrocarril Zafra-Villanueva del Fresno, y tan pronto se terminarán pasaría el citado proyecto a Madrid, habiéndose asegurado que se haría inmediatamente la concesión.

En enero de 1929 se informaba desde Jerez de una importante reunión en el salón de actos del Ayuntamiento, presidida por el Alcalde accidental don Juan José Ramírez, con los propietarios de los terrenos que atravesaría el trazado del ferrocarril.

El Ayuntamiento, ya en el año 1927 tomó el acuerdo, en sesión del Pleno, de asumir la cesión gratuita de los terrenos de este término municipal, no teniendo, por tanto, la Compañía constructora que preocuparse lo más mínimo de este asunto.



Estación de Ferrocarril de Villanueva del Fresno

Los trámites a seguir y la fórmula más adecuada para legalizar la sesión, sería obra exclusiva del Municipio con los propietarios.

Recorriendo los pueblos del trazado para la legalización en forma de cesión de los terrenos de cada término municipal estaba el autor del proyecto, el ingeniero don Eduardo Castillo Lastrucci.

Le acompañaban en su excursión, su distinguida esposa doña Clemencia, su hermano don Manuel y su hijo don Eduardo. También formaban parte de la expedición, los interesados en la construcción y amigos suyos, don Ángel J. Espert, promotor de la Sociedad de Minas, Industrias y Comercio de Sevilla y el Cónsul alemán en dicha capital, don Gustavo Fock, con su digna consorte.

El señor Castillo se mostró muy satisfecho de la conducta observada por los Ayuntamientos de Jerez y de Oliva, y no dudó que había de estarlo igual de las Corporaciones municipales de los demás pueblos, siendo para todos un honor y orgullo proceder de esa forma.

Muy en breve visitaría Jerez y algunos otros pueblos, una importante personalidad financiera, alma de la Compañía constructora, proyectándose agasajarle cumplidamente. En Jerez no se hablaba de otra cosa nada más que del ferrocarril. Los ánimos, en tensión, solo recobrarían la calma cuando empezasen los trabajos, pues acostumbrados desde hace tantos años a oír hablar del ferrocarril, sin conseguirlo, en aquel momento que ya era una realidad tangible, aún les parecía un dorado sueño.

Dos días después, con ese mismo objeto de tratar de la cesión de los terrenos, se reunían en Zafra, en el despacho del Alcalde: el autor de proyecto, Lastrucci; el Cónsul alemán en Sevilla, señor Fock; don Ángel J. Espert, promotor de la sociedad de Minas, Industria y Comercio; don Mariano Tinoco de Castilla, Alcalde presidente de este Ayuntamiento; el propietario y gran entusiasta de este ferrocarril, don Ricardo Muro, y el secretario de la Corporación municipal, don Wenceslao Fernández.

El señor Alcalde, después de manifestar que eran reconocidos y estimados por Zafra, los beneficios múltiples que proporcionaría tan deseada vía de comunicación a este sector de nuestra provincia, les dio la esperanza de que el Ayuntamiento de su presidencia, atendería debidamente las pretensiones expuestas por el señor ingeniero, autor del proyecto, a cuyo efecto procedería a reunir el Pleno del Municipio, para que resolviera sobre tan importante problema.

El señor Castillo, agradeció la favorable disposición, que tanto en este pueblo como en los demás visitados, había encontrado.

Nosotros celebramos también estas facilidades que adelantarán los requisitos imprescindibles para el pronto comienzo de los trabajos, resolviéndose con ellos la crisis obrera que impera en la mayor parte de los pueblos pertenecientes a los partidos judiciales de Jerez y Zafra.

Para los primeros días de abril, se anuncia la subasta de las obras del ferrocarril Zafra-Villanueva del Fresno. Al parecer y según rumores, varias Empresas planeaban invertir en esta subasta que se celebraría en Madrid.

Las obras comenzarían por la construcción de la estación de Jerez, edificio que, según se observaba en los planos del mismo, sería infinitamente superior a las estaciones que tenemos en pueblos importantes de nuestra provincia, incluyendo, naturalmente, la que la poderosa Compañía de Ferrocarriles de M. Z. A., tiene en nuestra ciudad, y a cuyas deficiencias y pésimo estado se ha hecho referencia en distintas ocasiones. Celebramos que lo que fue una aspiración de localidades importantes de este sector de la provincia,

se ha convertido en una realidad en no lejano plazo, gracias a la constancia admirable del ingeniero autor del proyecto, y al altruismo de los pueblos a los cuales afecta esta interesante mejora.

Se fija la fecha para la celebración de la subasta en Madrid, el próximo día 10 de abril, después de 24 años de trabajo sin descanso del ingeniero, don Eduardo Castillo Lastrucci.

LA LIBERTAD.-Jueves, 11 de abril de 1929

Disposiciones oficiales.- Se adjudican las obras del ferrocarril Zafra-Villanueva del Fresno.

Madrid.- Entre los decretos que inserta en su número de hoy, la "Gaceta de Madrid", figura el siguiente:

Aprobada la subasta para la construcción del ferrocarril estratégico Zafra a Villanueva del Fresno, por presupuesto de 70 millones de pesetas.

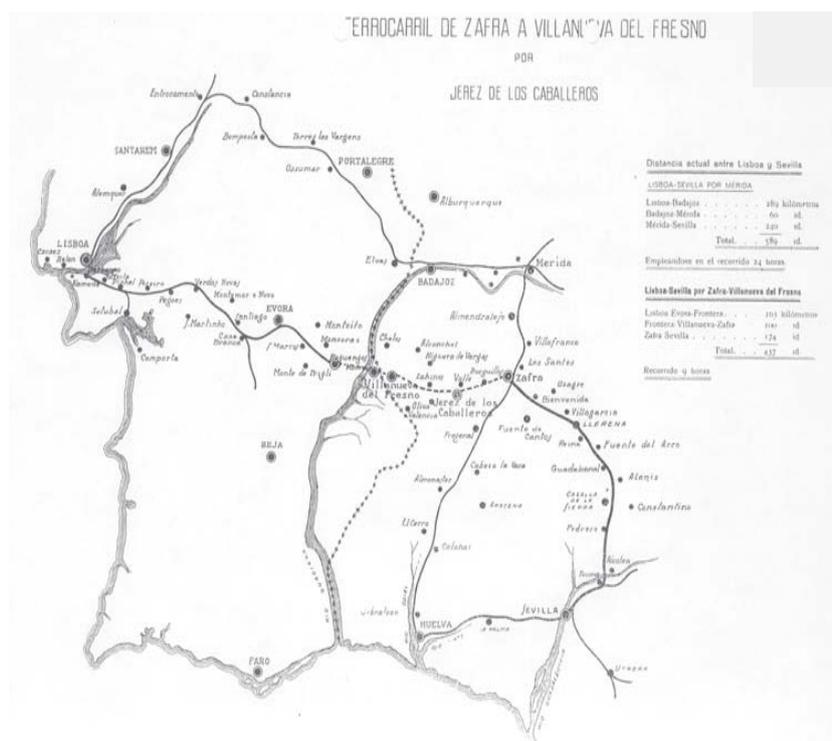
Solo se ha presentado un pliego correspondiente a la Sociedad Metropolitana de Construcciones, de Barcelona, a quien se adjudican las obras. La citada Sociedad se compromete a tenerlas terminadas en el plazo de tres años.

Subasta pública.-Madrid.- En la Sección Primera de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, se celebró esta mañana la subasta pública para la construcción del ferrocarril estratégico de Zafra-Villanueva del Fresno, por el presupuesto de contrata que asciende a la cantidad de 70.946.627 pesetas, habiendo publicado ya la "Gaceta" el correspondiente decreto.

Antes de la apertura de pliegos se concedió media hora para la aceptación de los que quisieran presentar otros.

El peticionario de la concesión, don José Benjumea y Zayas, de Sevilla, ha transferido sus derechos a la Sociedad Metropolitana de Construcciones, de Barcelona, que pide para la explotación de la línea, un plazo de noventa y nueve años.

El grupo financiero que aportará el capital necesario para la realización de la empresa, está integrado por el Banco Urquijo, Banco Industrial y Comercial de Madrid, Banca Marsans, Banco de Cataluña, Crédito Idota (¿), Banco de Barcelona, Banco Urquijo Catalán, Banco de Santander, Banco Vasconia, de Pamplona y Banco de Aragón, de Zaragoza.



Al acto de la subasta asistieron el Diputado provincial don Custodio Miguel Romero y el ingeniero, don Eduardo Castillo, autor del proyecto que ha tardado veinticinco años en hacerlo.

La noticia referente a haber sido adjudicada la construcción del ferrocarril al grupo financiero que preside la Banca Urquijo, y del que forman parte los señores Castillo y Benjumea, autor el primero y propietarios ambos del proyecto, causó enorme júbilo en Jerez, donde inmediatamente de ser conocida, recorrió las calles la banda municipal de música, contribuyendo a enarde-

cer la popular alegría. Los vivas al ferrocarril y a sus autores se sucedían sin interrupción, según comunicación telefónica del corresponsal de LA LIBERTAD.

LA LIBERTAD.-Sábado, 27 de abril de 1929

Disposiciones oficiales.- (Por teléfono.- 26,23,30 h.)- Entre las disposiciones que inserta en su número de hoy la "Gaceta", publica lo siguiente:

Con el título "Lisboa y el ferrocarril Zafra-Villanueva del Fresno", el "Diario de Lisboa", publica lo siguiente:

"Están realizándose las últimas negociaciones financieras para la construcción de un camino de hierro que pasará a ser la ligación más rápida entre Lisboa y la hermosa capital del Guadalquivir. Este ferrocarril es el que va a construir de Zafra a Villanueva del Fresno. Évora, la antiquísima "Liberalitas Julia", mucho se beneficiará con este camino, pues pasará a ser visitada por muchos extranjeros, que no dejarán de admirar las seculares ruinas, de sus museos y bibliotecas y todas las cosas que hacen de ella un riquísimo depósito de arte.

En Portugal falta apenas construir un trozo entre Reguengos y la frontera, que ya está aprobado por la conferencia luso-española que hace un año se reunió en Lisboa.

Este camino de hierro solicitado en 1915 al Gobierno español, por don José Benjumea y Zayas, tiene por autor el ingeniero sevillano, don Eduardo Castillo Lastrucci.

Esta línea se encontraba incluida en el plano anexo de la Ley de 1918, pero las circunstancias difíciles de la Gran Guerra, hicieron que éstos propósitos no tuvieran realización.

Mas tarde, por la publicación del decreto de 1927, por el que el Gobierno español concedía mayores auxilios a aquellos que quisieran construir nuevos caminos de hierro, los peticionarios, auxiliados por los más característicos valores locales, volvieron a insistir en la aprobación de su proyecto, que vendrá a servir los intereses de pueblos muy importantes, valorizando una enorme riqueza agrícola y pecuaria. Este camino de hierro enlazará en Zafra, con la línea de Mérida a Sevilla, estando la duración del recorrido de Lisboa a Sevilla calculada aproximadamente en unas nueve horas."

Los villanovenses por su parte se lamentan en la prensa con la siguiente nota:

“Ha sido una verdadera lástima, que el trozo de carretera que hasta la frontera a nosotros nos corresponde construir, no hubiera estado terminada para la inauguración de la Exposición de Sevilla.

Los portugueses, por su parte, ya tienen construido su trozo; ha sido una verdadera lástima -repetimos-, porque además de dar facilidades, de estimular a los turistas, estos, aunque su permanencia entre nosotros sea corta, algo dejan”.

El ingeniero autor de este proyecto, don Eduardo Castillo Lastrucci, escribe al vecino de esta localidad, don Ricardo Muro, manifestándole que, aunque aún no ha sido firmada la escritura por el Estado, irán congregándose la próxima semana en Zafra, para dar comienzo a los trabajos.

El día 21 de junio de 1929, se supo en Jerez, de una manera particular, que los ingenieros de la Compañía constructora llegarían a la ciudad aquella misma tarde.

Rápidamente se divulgó la noticia y espontáneamente cerró la mayoría del comercio, y algunas oficinas también lo hicieron, acudiendo a esperarlos a la entrada de la población un considerable grupo de personas, entre ellas el Alcalde, varios Concejales y representantes de la Banca, el Comercio y la Industria.

Poco después de la hora prevenida, llegaban en dos automóviles los ingenieros españoles directores de las obras, don Enrique Mac-Lennan y don Jaime Llunch, con los también ingenieros jefes de obras Don René Brandy, francés y don Francisco Fucker, alemán, que fueron saludados afectuosamente y acompañados hasta la fonda donde habían de hospedarse.

Los citados señores vestían traje de campo, pues su visita era puramente profesional. Durante el día habían estado examinando el trazado desde Burguillos, operación que terminaron a medio día.

Los acompañaba don Manuel Castillo, hermano del autor del proyecto. Acompañados por el Alcalde, señor Ramírez, y el corresponsal, visitaron el paseo de Santa Lucía, donde se departió largo rato. Allí se supo que las operaciones de replanteo iban muy adelantadas y que muy pronto llegarían a Jerez, las brigadas de obreros que la efectuarían bajo la dirección de los citados ingenieros y ocho ayudantes.

Seguidamente empezaría la construcción del trozo comprendido entre Zafra y Jerez. El asunto marchaba rápidamente. ¡Ya era hora!

Parece que el terreno comprendido entre Zafra y Jerez, se dividirá en dos zonas, en que actuarían como director y jefe de obras, respectivamente, los señores Mac-Lennan y Fucker.

Los señores Lluch y Mac-Lennan, eran ya conocidos entre los jerezanos. Estuvieron en Jerez el año anterior cuando estudiaban el proyecto, del que formaron desde el primer momento excelente concepto, constándole de una manera cierta, que el señor Mac-Lennan, sentía gran entusiasmo por él, demostrado siempre que tuvo ocasión ante los elementos financieros que componían la Compañía constructora.

En el pueblo reinaba el júbilo natural y no se hablaba de otra cosa.

***LA LIBERTAD.*-Jueves, 22 de agosto de 1929**

(Carta manuscrita).- En el año 1905, vi por primera vez la Región comprendida entre Zafra y Villanueva del Fresno, pareciéndome tan rica y hermosa que no alcanzaba a comprender, como un ferrocarril no la cruzaba.

Desde esa fecha, bien conocen todos mis amigos los trabajos y vicisitudes que he pasado para hacer un tan complicado estudio, como representa un proyecto de ferrocarril de carácter estratégico internacional.

En mis gestiones para la construcción, han visitado la comarca, Compañías Inglesas y Alemanas, mucho han elogiado el asunto, pero el estado financiero europeo, no estaba en condiciones.

Siempre he tenido fe y esperanza en su realización. El año 1921, una compañía norte-americana, envió sus ingenieros con el propósito de construir el ferrocarril, pero el lamentable estado de España en aquella época, hacía imposible acometer ninguna empresa de esta magnitud.

El 13 de septiembre de 1923, el General Primo de Rivera, lleno de valor, pone su corazón frente a todas las amenazas que sobre España pesaban en aquel momento, y abre una página nueva a nuestra Historia.

Renace mi esperanza; y efectivamente, el 6 de octubre de 1926, el Jefe del Gobierno, visita la Región del proyectado ferrocarril, me honra escuchando mis explicaciones, examinando detenidamente los planos, y comprobando el recorrido y desarrollo de la línea, dando por resultado “prometer que en este punto se haría justicia”.

Las palabras de este gran hombre se han cumplido en todos los órdenes, y en el de esta magna obra; su política es más noble, más generosa, más humana y más sabia, haciendo que de todos los hábitos del mundo se pretenda hoy la amistad con España.

El Ilustre Ministro de Fomento, Conde de Guadalhorce, honra de España, con su sabia Ley de 29 de abril de 1927, ayuda poderosamente y abre nueva orientación para construir la tan necesitada Red Ferroviaria Española.

La Región en general, no ha omitido mi actividad, ni sacrificio para ayudarme en la empresa.

El noble Marqués de Solanda, digno Jefe de la Unión Patriótica, ha sido puede decirse, el acelerador para la más pronta realización del ferrocarril, allanando dificultades y aplicando todo su saber y actividad.

Sevilla, 30 de julio de 1929

El autor del proyecto.- Eduardo Castillo Lastrucci.

LA LIBERTAD.- Miércoles, 11 de diciembre de 1929

Firma de una escritura.- El ferrocarril de Zafra-Villanueva

El siguiente telegrama de salutación, fue recibido al que con mucho gusto correspondieron:

Madrid.- Firmada la escritura de la Compañía del ferrocarril de Zafra a Portugal, enviamos un cariñoso saludo, reiterando el propósito de la pronta terminación de los trabajos preparatorios, e inmediata terminación de las obras que queremos realizar rápidamente.- Benjumea, Castillo, Banco Internacional de Industria y Comercio, Banco Urquijo Catalán, Banca Marsans, Construcciones Bernal y Sociedad Metropolitana de Construcción.

“Es indudable que el Gobierno actual, que nos hizo un manifiesto benéfico, librándonos de los Ayuntamientos de la Dictadura, está neutralizando los efectos de aquella loable medida, convirtiéndola en pernicioso para estos pueblos, por su incomprensible actitud al retardar la definitiva constitución de los nuevos Ayuntamientos, y el nombramiento de Alcaldes, que impide a los interinos tomar resoluciones que no saben si serán anuladas al día siguiente, por quienes hayan de sustituirlos, y hacen que problemas de tan capital importancia como la construcción de este ferrocarril, quede al margen de toda gestión municipal.”

En 1930 los pueblos interesados en el proyecto, viven momentos de malestar desconocido, pero existente. Las obras no han dado comienzo aún. En Zafra se propone nombrar una comisión gestora, formada con representación de todos ellos, que se traslade a Madrid para hacer las gestiones necesarias, hasta conseguir la inmediata apertura de las obras. ¿Cuáles son las causas del retraso?

La razón es clara y no necesita argumento. La Sociedad financiera, envía a las constructoras que han de hacerse cargo del estudio y replanteo de proyecto, pero estos señores, que son completamente nuevos en la región, sin otro auxilio que la técnica de su país, no se han rodeado de elementos idóneos y con el deber ineludible de toda Empresa tiene de buscar la economía en el plan a desarrollar, han hecho que los directores de estos trabajos, completamente desorientados, midan y remidan el trazado marcado por el autor del proyecto, desligándose al parecer, de la ruta y estaciones obligadas y aceptadas por los pueblos, y los que por derecho propio las consideran ya como seguras desde que se realizaron los estudios..

Se ignoran los pactos y situación en que ha quedado el autor del proyecto, don Eduardo Castillo, con la Compañía financiera fundada para llevar el timón de la construcción.

Uno de los motivos muy lamentables de que los Ayuntamientos, hayan revocado el acuerdo de los anteriores, sobre la cesión gratuita de los terrenos a la Compañía del ferrocarril, ha sido que el nuevo trazado es muy costoso, con grave perjuicio de los intereses de estas Entidades. Es la opinión de algunos extremeños.

Un proyecto nacido, creado y amasado al amparo de una persona tan enamorada de su realización, necesita de la colaboración constante de su autor. Aprobando el proyecto después de difíciles trámites, el autor del mismo es un factor importante que no se ha debido separar de los momentos de replanteo, y este parecer se fundamenta en dos motivos. Uno, porque la práctica de este técnico, como creador del proyecto, es oráculo y guía para el desarrollo de su ejecución, y el otro, porque tiene contraído compromisos con los pueblos de paso, en cuanto a sitios para las estaciones, aprobado ya en la concesión, y por lo cual dichos pueblos han donado terrenos y dan las demás facilidades conseguidas.

Ignoramos los pasos y situación en que ha quedado el autor del proyecto, don Eduardo Castillo, con la Compañía financiera fundada para llevar el timón de la construcción, pero cualquiera que sean aquellos, no se titubea en

hacer saber al Consejo, que la región reclama la presencia del autor del proyecto, para que pueda corresponder al trazado que lleva en si la concepción, ya conocido por todos, y unificar los motivos de inquietud y malquerencias que están creando en el divorcio natural, nacido del alejamiento de los constructores con los pueblos; y además porque el señor Castillo, es el único que puede, moral y materialmente, dar a estos los beneficios merecidos, toda vez que este señor, por gratitud y afecto a los que cooperaron en aquellos momentos difíciles en sus trabajos, y después han prestado facilidades para la pronta realización, es natural que defienda estos intereses, evitando en lo posible, cualquier desviación del plan primitivo, recibiendo en compensación de ellos, los tributos de la buena voluntad de todos los pueblos en lo mucho que pueden estos colaborar en la pronta realización de la obra y en bien de la Sociedad financiera. Este era el parecer de los jerezanos expresado en la prensa en junio de 1930.

El asunto entra en su fase más interesante. Se acuerda que una **Comisión**, vaya a Madrid para gestionar la más pronta construcción.

Convocados por el Alcalde de Jerez, en virtud de los acuerdos previamente adoptados por el Ayuntamiento, el día 24 de junio de 1930, tuvo lugar en el salón de sesiones, una importante reunión, a la que concurrieron nutridas representaciones de los pueblos incluidos en el trazado.

De Villanueva del Fresno, concurrieron el Alcalde, don Luis Martínez y el Secretario, doctor Galán.

De Zahinos, el Alcalde, don Andrés López; tenientes de alcalde, señores Iciarra y Castillo, y el Secretario, señor Fuentes.

De Oliva de la Frontera, los tenientes de alcalde, don Luis Lima y don José María Duarte, el ilustrado presbítero don Adrián Sánchez y "Emetério", de la prensa.

De Burguillos del Cerro, concurrieron don Juan Rodríguez del Puerto, Alcalde; los tenientes de alcalde, don Juan Antonio Martínez y don Juan Fernández Salguero, y el muy culto Secretario, señor Miranda.

De Zafra, el Alcalde, señor Romero de Tejada, y los tenientes de alcalde, señores Gotilla y Vera.

De Jerez de los Caballeros, el Alcalde, señor Salazar y los tenientes de alcalde, señores Santamaría, Ballesteros y Méndez Caballo. Asistieron además los concejales, señores Berjano, Fonseca, Tanco, Franco, Cáceres, Delgado, Yerte y quizás alguno más.

Los que no asistieron fueron los antiguos upeistas, flamantes liberales (¿?) en la actualidad, porque estas cosas de tan gran interés para el pueblo, no les interesan. Conviene hacerlo constar así, para que cada uno quede en el lugar que voluntariamente ocupa. Así se expresaba el corresponsal en el periódico LA LIBERTAD.

Se acuerda por unanimidad que para la fecha más próxima posible, que no ha de pasar ocho días, una Comisión integrada por representantes de todos los pueblos, marche a Madrid, a gestionar el inmediato comienzo de las obras, dando cuenta del acuerdo al señor Gobernador Civil de la provincia, e invitarlo personalmente, para lo cual irán los representantes de los pueblos a Badajoz, para que acompañe, si así lo desea, a la referida Comisión.

También se habló de la cesión de terrenos y forma más conveniente de hacerlo, quedando en libertad cada Ayuntamiento, para resolver el caso con arreglo a sus peculiares iniciativas.

Se acordó, además, que para todos estos asuntos, quedara designado Jerez como oficina central.

Por la Alcaldía de Alconera, fue facilitado, para su publicación en LA LIBERTAD (12 de julio de 1930), un telegrama procedente de Madrid, por la Comisión de los pueblos que fueron a gestionar ante el Ministro de Fomento, el comienzo inmediato de las obras del ferrocarril Zafra-Portugal, Decía así:

“Comisión gestora, inmediatos trabajos ferrocarril Zafra-Portugal, citado Ministro Fomento y directores generales, ofreciendo firmarse seguidamente, expediente replanteo, pudiendo comenzarse trabajos. Reunidos con representantes Compañía, nos complacemos enviarles afectuosos saludos.- Fernán Núñez, Frontera, Encinares, Selva Alegre, Castillo, Romero de Tejada, Miguel Romero, Francisco Pérez de Guzmán, Joaquín Lima, Antonio y Blas Moreno, Mariano Fuentes, Rafael Santamaría, José Boza, José Benítez, Alfonso Alfonso, Manuel Antón, Miguel Pidal, Luis Martínez,, Ángel Amilia, Daniel García, Bernal, Bustelo, Eugenio Álvarez, Adrián Sánchez, José Ojeda Pimentel.- Corresponsal.”

En agosto de 1930, estuvieron en Jerez los ingenieros, señores Bustelo, Llunch y Aster, de la concesionaria de este ferrocarril, y de las construcciones Bernal y Metropolitana, respectivamente.

El objeto de su viaje, era ver el estado de los trabajos de replanteo del segundo trozo, que encontraron muy adelantados. Con este motivo fue tam-

bién el ingeniero, señor Fischer, residente en esa fecha en Villanueva del Fresno, con motivo de dichos trabajos.

Fueron visitados y acompañados durante su estancia en esta, por el Alcalde accidental, señor Santamaría, y por el propietario don Antonio Moreno de Arteaga.

Invitados por los señores Santamaría y Moreno, almorzaron en el casino, al que concurrieron además de los cuatro ingenieros, los tenientes de alcalde, señores Ballesteros y Méndez; el Secretario del Ayuntamiento, señor Valverde; el aparejador, señor Portillo; el banquero, señor Boza, y el Maestro Nacional, señor Ramírez. Durante la comida se departió amigablemente, cambiando impresiones sobre el ferrocarril, todas ellas muy favorables para el próximo comienzo de las obras.

Terminado el almuerzo, se despidieron tan estimables amigos, el señor Fischer, para volver a Villanueva, y los señores Bustelo, Llunch y Aster, para llegar a tiempo a Badajoz de coger el rápido a Madrid.

En 1956, en una de las sesiones de la Diputación Provincial, el Diputado, don Juan Bautista Rodríguez Arias, y el señor Moreno de Arteaga, expusieron una relación detallada al Pleno, de las gestiones realizadas en la demarcación de Jerez de los Caballeros, enderezadas a conseguir la reanudación de las obras del ferrocarril, Zafra-Villanueva del Fresno, las cuales estaban construidas en un 75% de su total en esa fecha.

Con el entusiasmo característico para todos los asuntos de nuestra provincia, don Adolfo Díaz-Ambrona (entonces Presidente de la Diputación) se expresó en estos términos: “Todos estamos convencidos de la importancia de ese ferrocarril y de la conveniencia de su terminación.”

Tanto el señor Díaz-Ambrona, como el Gobernador Civil que lo era entonces, don Pedro Bellón Uriarte, prestaron la máxima atención al palpitante problema e influyeron en la continuación de las obras.

Repetimos las características en aquella época, que eran las siguientes: costo, pesetas, 70.946.372,35.

En cuanto a la zona de su recorrido, ya se sabe que atravesaría una extensa comarca, cuyo subsuelo muy rico en los más variados productos y minerales, estos con dificultades de explotación – se decía entonces – hasta tanto no funcionase el ansiado ferrocarril, cuyo trazado atravesaría pueblos como Alconera, Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Villanueva del Fresno, y a la vera o vecindad de otros no menos importantes, ricos en cereales y ganado.

Los viejos informes técnicos sobre el ferrocarril, nos dicen que el perfil de la línea, sería recto en grandes tramos y que las curvas, por el escaso declive del terreno, no entorpecerían las grandes marchas que podrían adquirir los trenes circulantes.

La primera Sociedad constructora que se hizo cargo de la ejecución de las obras, fue “Sociedad Metropolitana de Construcción”, y otra “Construcciones Bernal, S. A.”.

En cuanto a la singularidad del trazado de la línea (según los informes técnicos), acortaría en unos 100 kilómetros la comunicación entre Sevilla y Lisboa, habida cuenta del ramal portugués de 26 kilómetros, a enlazar en Mourao, con el ferrocarril general, lo que permitiría hacer el viaje Sevilla-Lisboa en muy pocas horas. El ancho de la vía es igual al de los caminos de hierro portugueses (supuesto que modernamente no hubiera habido modificación total o parcial del trazado), con lo que el viaje Sevilla-Lisboa, podría efectuarse sin necesidad de trasbordos engorrosos, así para los viajeros como para las mercancías, y con las consiguientes ventajas económicas.

Desde 1905 hasta nuestro tiempo, obvio es decir que han cambiado mucho las cosas. Hasta los guarismos de los proyectos. Y no menores modificaciones han surgido en los planos de los proyectistas. Ha habido diferentes etapas en la vida económico-social de la Extremadura Baja en que este proyectado y casi realizado ferrocarril, pudo ser acabado. En los años 50 estaba construido el 75% de tan importante obra.

A esto se redujo todo. En los años 60, la Organización Sindical captó la hondura e importancia de tan magnífico proyecto y manifestó su voluntad de exponerlo a las autoridades y organismos superiores. Este problema social de nuestra comarca, reconocidos por todos los regímenes, viene ya de siglos.

Tanto en la bella campiña de Oliva de la Frontera, como en el pueblo fronterizo de Villanueva del Fresno, podemos hoy admirar sus bellas estaciones que nos recuerdan los sueños e ilusiones rotas de su gente sencilla, que contemplaban en este proyecto un gran impulso para toda esta zona extremeña, tan olvidada como desconocida.

BIBLIOGRAFÍA

Nuevo Diario de Badajoz, septiembre 1904-octubre 1904

Barógrafo de un lustro, septiembre 1923-1928

Noticiero extremeño, mayo 1904

La libertad, julio 1927-agosto 1930

Hoy, septiembre 1972. Crónica de T. Rabanal Brito.

FUENTES DOCUMENTALES

Hemeroteca de la Real Sociedad Económica Extremeña Amigos del País.

Hemeroteca de la redacción del *Diario Hoy* de Badajoz.

BLANCA